@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
12/2018

Warszawski Transport Publiczny



Jaki był 2018 rok w komunikacji miejskiej?


35
23
3628

@ztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Skład:
Maciej Beister

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl

www.facebook.com/wtp.warszawa

www.twitter.com/wtp_warszawa

www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

kończy się rok 2018, za pasem Święta Bożego Narodzenia, potem zabawa sylwestrowa i będzie można zawiesić na ścianie nowy kalendarz. Wszystkim Pasażerom Warszawskiego Transportu Publicznego życzymy z tej okazji dużo ciepła, radości i spokojnego czasu, który będzie można spędzić z rodziną, a w 2019 roku spełnienia planów zawodowych i prywatnych. Ważne, żeby stary rok zakończyć i nowy rozpocząć w dobrym stylu, dlatego mamy nadzieję, że wybierając się na sylwestrową zabawę skorzystają Państwo z autobusów, tramwajów lub pociągów metra i tą samą drogą wrócicie bezpiecznie do swoich domów.

Koniec roku nastraja do refleksji i skłania do podsumowań. Mijających 12 miesięcy przyniosło wiele wydarzeń ważnych dla stołecznej komunikacji: WTP zyskał nowe logo, na ulice wyjechały nowoczesne autobusy o napędzie hybrydowym i gazowym, a pasażerowie mogą taniej podróżować po aglomeracji dzięki Biletom Metropolitalnym i zmianom w Karcie Warszawiaka. Działo się dużo, dlatego postanowiliśmy przypomnieć Państwu, jak minął komunikacyjnie rok 2018.

Autobusy i tramwaje to wdzięczny temat dla filmowców, którzy chętnie wykorzystują pojazdy jako miejsce rozgrywania scen. W historii kinematografii mieliśmy tego liczne przykłady. W 2018 roku wiele osób zwróciło się do nas z prośbą o wydanie zgody na kręcenie ujęć w autobusach i tramwajach. W najnowszym numerze przypominamy, dlaczego filmowcy chętnie jeżdżą autobusami.

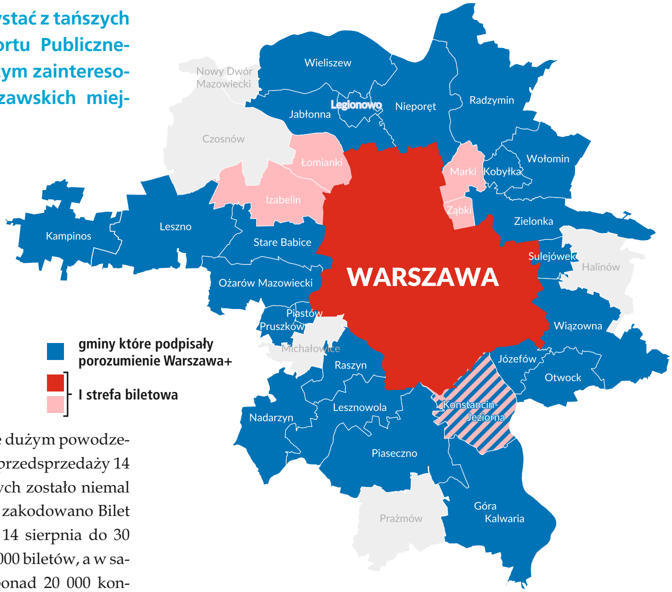
Starsi warszawiacy w grudniu, styczniu i lutym mogą wspominać dawne zimy: śnieg skrzypiący pod butami i mróz szczypiący twarze. To nie był łatwy czas również dla komunikacji miejskiej. Zima stulecia na przełomie 1978 i 1979 roku postawiła przed komunikacją miejską wielkie wyzwania. Archiwalne zdjęcia przypomną, jak to kiedyś ze śniegiem bywało.

Zachęcamy do lektury

Bilet Metropolitalny: dołącza Piastów

Mieszkańcy Piastowa mogą korzystać z tańszych biletów Warszawskiego Transportu Publicznego. To oferta, która cieszy się dużym zainteresowaniem mieszkańców podwarszawskich miejscowości.

Mieszkańcy Piastowa mogą otrzymać „Kartę Mieszkańca Piastowa" i zakodować na niej Bilet Metropolitalny. Zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej pasażerowie korzystają z trzeciego progu dofinansowania, więc za bilet normalny 90-dniowy, ważny w 1 i 2 strefie płacą jedynie 330 złotych, a za bilet 30-dniowy 120 złotych. Bilety ulgowe kosztują odpowiednio: 165 i 60 złotych.



Rozszerzona oferta Warszawa+ cieszy się dużym powodzeniem wśród pasażerów. Od rozpoczęcia przedsprzedaży 14 sierpnia, do końca października wydanych zostało niemal 35 000 kart, na których przynajmniej raz zakodowano Bilet Metropolitalny. Sprzedaż wzrasta – od 14 sierpnia do 30 września pasażerowie kupili przeszło 22 000 biletów, a w samym październiku wgranych zostało ponad 20 000 kontraktów.

Atrakcyjna oferta przyciąga do podróżowania Warszawskim Transportem Publicznym nowych pasażerów. Część z nich to osoby, które przystąpiły do programu na wcześniejszych zasadach, ale warto zauważyć, że od 14 sierpnia przybyło ponad 8500 zupełnie nowych pasażerów, którzy odebrali kartę i po raz pierwszy zakodowali bilet z oferty Warszawa +.

Porozumienie z Piastowem to kolejne porozumienie zawarte z Zarządem Transportu Miejskiego przez gminę aglomeracji warszawskiej. Wcześniej do programu Warszawa+, przystąpiły: Stare Babice, Wiązowna, Piaseczno, Sulejówek, Józefów, Góra Kalwaria, Wołomin, Otwock, Ożarów Maz., Kampinos, Lesznowola, Kobyłka, Legionowo, Leszno, Raszyn, Nieporęt, Radzymin, Jabłonna, Zielonka, Nadarzyn, Pruszków, Konstancin-Jeziorna oraz Wieliszew.



II linia metra – ostatnia umowa podpisana

Ostatnia umowa na rozbudowę II linii metra w Warszawie została podpisana. Za trzy lata pociągi obsługujące podziemną kolej dojadą do stacji Ulrychów i Powstańców Śląskich. Linia M2 połączy wówczas Targówek z Bemowem.

Podpisana została ostatnia umowa na wybudowanie tuneli i stacji na II linii podziemnej kolei, na styku Woli i Bemowa. Kontrakt o wartości 959 249 940 zł w ciągu 36 miesięcy zrealizuje konsorcjum firm Gülermak (lider) oraz Astaldi.

Umowa dotyczy budowy najkrótszego fragmentu II linii metra składającego się z 2,5 km tuneli, wentylatorni szlakowej oraz dwóch stacji – Ulrychów (C05) i Powstańców Śląskich (C04). Pierwsza z nich powstanie pod ul. Górczewską w rejonie Białowiejskiej. Druga – pod ul. Górczewską, po wschodniej stronie skrzyżowania z Powstańców Śląskich. Za tą stacją przewidziano komorę torów odstawczych. Po wprowadzonych korektach wyjścia ze stacji będą prowadzić do wszystkich narożników skrzyżowania, a także na przystanki tramwajowe. W sumie wybudowanych zostanie prawie 300 tys. metrów sześciennych podziemnej kubatury.

Dla stacji Ulrychów (C05) oraz Powstańców Śląskich (C04), a także łączących je tuneli szlakowych (D5 i D6) wydany został już komplet pozwoleń na budowę.

Cała M2

Cała II linia metra będzie gotowa przed 2023 r. Obecnie warszawiacy mogą korzystać z centralnego odcinka linii M2, który został uruchomiony 8 marca 2015 r. Składa się z 7 stacji i blisko 6 km tuneli. Obecnie intensywne prace trwają na budowie trzech stacji na Pradze-Północ i Targówku, a także kolejnych trzech na Woli. Odpowiednio dla wschodniego odcinka, realizowanego przez firmę Astaldi, to ok. 3,12 km trasy, a dla zachodniego, drążonego przez Gülermak – ok. 3,4 km. Obydwie budowy zakończą się w 2019 r.

Pod koniec września podpisana została także umowa na rozbudowę II linii metra na Bródno – od planowanej stacji Zacisze, przez stację Kondratowicza do stacji Bródno. To ok. 4 km trasy. Na jej końcu powstanie hala z 11 torami, która będzie służyć do zawracania i postoju pociągów. Rozbudowę przeprowadzi konsorcjum Gülermak i Astaldi. Firmy te wykonają również projekt, a następnie wybudują ostatni odcinek II linii metra na Bemowie. Będzie się on składał z ok. 4 km trasy, trzech stacji (Lazurowa, Chrzanów i Karolin), a także z nowej Stacji Techniczno-Postojowej. Zgodnie z zawartym 9 listopada kontraktem, na realizację tej inwestycji budowniczowie mają 48 miesięcy.

Dziennie z centralnego odcinka II linii metra korzysta około 150 tysięcy pasażerów. ■

Standardy dla węzłów przesiadkowych – wykonawca wybrany

Zarząd Transportu Miejskiego wybrał firmę, która opracuje standardy dla węzłów przesiadkowych. W Warszawie co druga podróż komunikacją miejską odbywa się z przesiadką.

Wykonawca został wyłoniony w procedurze negocjacji. Brały w niej udział dwie firmy. Rozmowy dotyczyły m.in. zakresu i metodologii opracowania – przedstawiciele ZTM wymagali, aby dokument, który powstanie, był kompleksowy i opisywał m.in. dostępność przestrzenną węzłów przesiadkowych, system informacji pasażerskiej, infrastrukturę i wyposażenie. Opracowanie zostanie przygotowane przez konsorcjum IDOM. Na wykonanie zadania będzie ono miało 330 dni od podpisania umowy.

Podmiot wybrany przez ZTM przygotuje standardy i wytyczne projektowania węzłów przesiadkowych Warszawskiego Transportu Publicznego. W pierwszym etapie prac przeprowadzi on szczegółowy audyt dziewięciu węzłów przesiadkowych, sporządzi opisy stanu istniejącego oraz przygotuje poaudytowe rekomendacje sugerowanych modernizacji.

Drugi etap będzie polegał na stworzeniu standardów i wytycznych wraz ze schematami prezentującymi poszczególne rozwiązania. Przygotowana w ten sposób dokumentacja będzie pierwszym krokiem do poprawy jakości węzłów przesiadkowych, a co za tym idzie, także podwyższenia poziomu transportu publicznego w Warszawie i życia mieszkańców stolicy. ■



Kierunek życzliwość

W Światowy Dzień Życzliwości i Pozdrowień na ulice Warszawy wyjechał autobus specjalnej linii promujący piątą odsłonę kampanii społecznej „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej”.

Akcja „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej” potrwa przez cały następny rok. W taborze Warszawskiego Transportu Publicznego (autobusach, tramwajach, metrze i pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej) pojawiły się doskonale znane warszawiakom monstery: Hałaśnik Głuchawy, Tępacz Ignorant, Knyszojad Smrodliwy, Kłapodziób Wylewny, Zastawiacz Olbrzymi, Siedziołek Przyciężki, Rozpychacz Wybredny, Oknogap Permanentny, do grona których dołączył Agresor Vulgaris. Nie zabrakło także Giganta Komunikacji Miejskiej, wskazującego właściwe zachowania współpasażerom.

- Mamy już nowoczesny tabor, ale w podróży oprócz komfortu czy punktualności liczy się także szacunek dla prywatności innych i wzajemna życzliwość. O tych jakże ważnych aspektach podróżowania przypomina właśnie nasza kampania – mówi **Renata Kaznowska, wiceprezydent Warszawy**.

Autobus linii „Kierunek życzliwość” kursował na trasie Konwiktorska – pl. Unii Lubelskiej. Oczekujących na przystankach witano i wręczano im drobne upominki. Najmłodsi pasażerowie otrzymywali upominki, a dorośli – owoce i słodycze.

Komunikacja miejska to najchętniej wybierany środek transportu w stolicy. Autobusy, pociągi, metro i tramwaje przewożą ponad miliard pasażerów rocznie. Warszawiacy podróżują dziś bezpiecznie, szybko i w komfortowych warunkach.



W ciągu ostatnich dwunastu lat na ulice wyjechało 311 nowych tramwajów, 1167 autobusów (w tym pojazdy z napędem hybrydowym, elektrycznym i gazowym), 35 pociągów metra Inspiro i 28 pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej. Wszystkie linie autobusowe są już obsługiwane przez pojazdy niskopodłogowe, rośnie również liczba niskopodłogowych tramwajów.

Mieszkańcy wystawiają wysokie oceny komunikacji miejskiej. W 2018 roku jej funkcjonowanie jako dobre oceniło 82 proc. respondentów „Barometru Warszawskiego”. Warszawiacy cenią sobie: czas jazdy (17 proc.), zasięg (15 proc.) i częstotliwość kursowania (14 proc.). A przeszkadza im m.in. brak kultury osobistej ze strony pasażerów (5 proc.).

Do wzajemnej życzliwości w komunikacji oprócz plakatów będą nakłaniały m.in. filmy i spoty. Organizatorami akcji są: Urząd m.st. Warszawy, Miejskie Zakłady Autobusowe, Tramwaje Warszawskie, Szybka Kolej Miejska, Metro Warszawskie i Zarząd Transportu Miejskiego.

Kierowcy dobrze oceniają parkingi P+R

Użytkownicy lubią korzystać z parkingów Parkuj i Jedź – aż 91 proc. badanych ocenia je dobrze lub bardzo dobrze. Zdecydowana większość zostawia tam samochód od poniedziałku do piątku i przesiada się do Warszawskiego Transportu Publicznego.

Pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego przeprowadzili badanie wśród kierowców korzystających z parkingów Parkuj i Jedź. Ankieterzy pojawili się w godzinach szczytu w obiektach P+R: Wilanowska, Ursynów, Młociny (I, II, III), Stokłosy, Ursus-Niedźwiadek, Połczyńska oraz Imielin. Zadawali wychodzącym z parkingu osobom cztery krótkie pytania. Łącznie przeprowadzili 553 ankiety. Respondenci w zdecydowanej większości oceniali funkcjonowanie parkin-



gów dobrze lub bardzo dobrze. Prawie 91 proc. rozmówców wystawiło ocenę równą lub wyższą od 8 w 10-stopniowej skali. Najwięcej pozytywnych opinii zebrał parking na Stokłosach, gdzie aż 98,7 proc. badanych przyznało ocenę w przedziale 8-10.

Zdecydowana większość ankietowanych, bo aż 74 proc. korzysta z parkingów P+R w dni powszednie. To stali pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego – 89 proc. pytanych używa biletów 90-dniowych (46 proc. odpowiedzi) i 30-dniowych (43 proc.). Można z tego wyciągnąć wniosek, że wiele osób w drodze do pracy regularnie przesiada się z auta prywatnego do pojazdów WTP uważając ten sposób podróżowania za najkorzystniejszy.

Ponad połowa korzystających z Parkingów P+R dojeżdża z terenu okolicznych gmin wchodzących w skład aglomeracji warszawskiej (Piaseczna, Łomianek, Starych Babic). Zdarzają się również kierowcy z Grójca, Serocka, Sochaczewa albo Warki. Wśród osób parkujących 46 proc. to mieszkańcy stolicy.

Kierowcy najczęściej wybierają parkingi położone najbliżej miejsca ich zamieszkania. Zdarza się jednak, że na P+R Imielin zostawiają samochody kierowcy z Bielan, na P+R Młociny z Mokotowa bądź Otwocka, zaś na P+R Wilanowska przyjeżdżają mieszkańcy Wołomina.

W Warszawie korzystać można z 16 parkingów P+R. Ostatni z nich, parking Parkuj i Jedź Młociny IV otwarty został 2 lipca 2018 roku. Codziennie te obiekty umożliwiają przesiadkę do Warszawskiego Transportu Publicznego ponad 4655 kierowcom samochodów oraz ponad 728 rowerzystom. Bezpłatnie z parkingów mogą korzystać osoby posiadające ważne bilety krótkookresowe (dobowe, 3-dniowe, weekendowe) oraz okresowe (30- i 90-dniowe), a także osoby korzystające z biletu seniora oraz posiadające uprawnienia do bezpłatnych przejazdów.

Nowa pętla w Starej Miłośnie

Od początku grudnia autobusy trzech linii zatrzymują się na nowej pętli autobusowej w Starej Miłośnie. Zakończył się także remont na pętli przy P+R al. Krakowska.

W Wesołej są dwa nowe, 60-metrowe perony przystankowe z wiatami, oświetleniem i odwodnieniem. Wokół pętli zagospodarowano teren zielony – w jej pobliżu zasadzono ponad 100 drzew. Budowa pętli zmieniła także ulice w jej pobliżu - na skrzyżowaniu ulic Borkowskiej i Granicznej powstało rondo.

Uruchomienie pętli oznacza zmianę nazw przystanków, na których trasy kończą autobusy linii obsługujących pobliskie osiedla. Przystanek „Stara Miłosna" nazywa się teraz „Stara Miłosna (Ułańska)". Nazwa przystanku „Borkowska" została natomiast zmieniona na „Stara Miłosna (Graniczna)".



Na nową pętlę dojeżdżają autobusy linii 173, 411 i 502. Trasa tej pierwszej jest wydłużona, oto jej przebieg: **Dworzec Wschodni (Lubelska)** - … - al. Piłsudskiego – Jana Pawła II – Graniczna – **Stara Miłosna (Graniczna)**. Trasy linii 411 i 502 w Starej Miłośnie zmieniły się z jednokierunkowych na dwukierunkowe: **Metro Politechnika** - … - Trakt Brzeski – Jana Pawła II – Graniczna – **Stara Miłosna (Graniczna)**. Zmieniło się także kursowanie autobusów linii 147, które jeżdżą niezależnie od pory dnia następującą trasą: **Dworzec Wschodni (Lubelska)** - … - al. Dzieci Polskich – Graniczna – Jana Pawła II – **Stara Miłosna (Ułańska)**. Trasy linii 198 oraz N21 nie zmieniły się.

Pętla przy P+R al. Krakowska gotowa

Skończył się także remont pętli P + R al. Krakowska. Autobusy linii: 124, 220, 703, 706, 707, 711, 715, 721, 728, 733 i N88, w rejonie pętli, jeżdżą swoimi podstawowymi trasami i zatrzymują na tych samych przystankach, co przed remontem.

W ramach prac naprawiona została jezdnia, chodniki i krawężniki. Zmodernizowano wjazdy na przystanki, a w jezdni wymieniono odwodnienie. Robotnicy poprawili też oznakowanie poziome i małą architekturę. Na pętli P+R al. Krakowska powstała strefa K+R, czyli miejsce gdzie legalnie i bezpiecznie można zatrzymać się żeby „podrzucić" pasażera do komunikacji miejskiej.

Rok w komunikacji za nami

Rok 2018 obfitował w wiele wydarzeń istotnych dla komunikacji miejskiej w Warszawie. Przypomnijmy sobie, co dobrego udało się wspólnie wykonać.

Jak uczynić Warszawski Transport Publiczny jeszcze bardziej przyjaznym dla pasażerów i mieszkańców? Jak zachęcić nowe osoby, by zamiast wsiadać co rano do samochodu, wychodziły na przystanek lub stację kolejową? Jak sprawić, by po stolicy dało się podróżować szybciej i bardziej komfortowo? To pytania, na które trzeba sobie odpowiadać, planując każdego roku nowe działania oraz inwestycje. Przypomnijmy najważniejsze inicjatywy Zarządu Transportu Miejskiego mijających 12 miesięcy.

W badaniach Barometru Warszawskiego Warszawski Transport Publiczny niezmiennie dostaje wysokie oceny. Tak samo było i w 2018 roku. W czerwcowych ankietach udział wzięło ponad 1100 mieszkańców stolicy, a respondenci bardzo pozytywnie ocenili komunikację miejską. Aż 82 proc. z nich dobrze określiło jej funkcjonowanie, z czego aż 67 proc. wystawiło jej najwyższe noty w skali od 1 do 10.

Warszawski Transport Publiczny to marka ceniona i jednocześnie synonim usług wysokiej jakości, dlatego warto było wprowadzić spójną identyfikację graficzną wszystkich pojazdów, jeżdżących w ramach komunikacji miejskiej, organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego. Takie rozwiązanie, oprócz walorów estetycznych, ma też wymiar praktyczny – pozwala łatwo zorientować się, który pojazd kursuje w ramach WTP, a co za tym idzie – gwarantuje odpowiedni standard.

WTP ma swój znak

Już **1 stycznia 2018** roku na bokach autobusów, tramwajów, pociągach metra i Szybkiej Kolei Miejskiej pojawiła się charakterystyczna litera „t", przy-



pominająca kształtem warszawską syrenkę, w czerwonym okręgu (nowe logo jest też umieszczane na Punktach Obsługi Pasażerów, biletach, stacjach rowerów Veturilo). „Tetka" zastąpiła wiele, funkcjonujących dotychczas na pojazdach, symboli warszawskiej komunikacji, m.in. logo Zarządu Transportu Miejskiego i poszczególnych przewoźników, znak „Zakochaj się w Warszawie komunikacyjnej" czy herb Warszawy.

Symbol Warszawskiego Transportu Publicznego doceniają nie tylko warszawiacy, ale też eksperci. „Tetka" otrzymała nagrodę w konkursie wzornic-

twa przemysłowego „Dobry Wzór 2018". Logo WTP zostało wyróżnione w kategorii „Grafiki użytkowej i opakowań".

W nowy rok miało miejsce także inne, ważne wydarzenie. Warszawska komunikacja miejska łączyła gminy Łomianki oraz Izabelin ze stolicą już od dawna. Od 1 stycznia 2018 roku te relacje są jeszcze silniejsze. Łomianki i fragment gminy Izabelin zostały włączone do pierwszej strefy biletowej. Pasażerowie nie jeżdżą już liniami „Ł" czy „BIS", tylko **150**, **250** i **750**. Płacą też mniej za bilety. Pierwsza strefa biletowa to znaczne oszczędności dla pasażerów, którzy od nowego roku za bilet 30-dniowy normalny płacą zaledwie 110 złotych – dzięki temu w ich portfelach zostaje 840 złotych rocznie. Warszawska komunikacja miejska od 1 stycznia dociera do gminy Czosnów, która znalazła się w 2. strefie biletowej. Nowa linia **750** powstała z dotychczasowej linii BIS. Granicą stref biletowych jest przystanek Dziekanów Nowy Zachód.

Słuchamy pasażerów

W 2018 roku powstały dwa ciała opiniodawczo-doradcze komunikacji: Rada Warszawskiego Transportu Publicznego oraz Forum Pasażerów.

Zadaniem Rady jest zbieranie opinii i propozycji reprezentantów różnych środowisk. W jej skład wchodzą naukowcy – eksperci od transportu publicznego, przedstawiciele organizacji społecznych, ekologicznych i zrzeszających przedsiębiorców, przedstawiciele władz samorządowych i operatorów działających w aglomeracji warszawskiej.

Pierwsze posiedzenie RWTP odbyło się 5 kwietnia 2018 roku. Od tego czasu członkowie zbierali się kilkukrotnie. Rada przekazała do ZTM rekomendacje dotyczące m.in. dostępności przystanków oraz pojazdów komunikacji miejskiej dla osób o ograniczonej mobilności i percepcji czy też priorytetów dla pojazdów stołecznej komunikacji w ruchu miejskim. Owocem tych zaleceń był m.in. audyt pojazdów WTP pod kątem ich dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Pod koniec października zaczęło działać również Forum Pasażerów. W jego skład wchodzą osoby korzystające ze stołecznego transportu publicznego o zróżnicowanych potrzebach – zarówno młodsi, jak i seniorzy, pasażerowie z niepełnosprawnościami, rodzice z dziećmi małymi lub w wieku szkolnym.



Hybrydowo i gazowo

Zarząd Transportu Miejskiego konsekwentnie promuje ekologiczne rozwiązania w transporcie publicznym, stara się zachęcać kierowców do przesiadania się do autobusów, tramwajów i metra, ale to nie wszystko. W kolejnych kontraktach, podpisywanych z operatorami autobusowymi, premiowane są oferty, wykorzystujące pojazdy o alternatywnych źródłach napędu.

Mniej szkodliwe dla środowiska naturalnego są pojazdy ga-

zowe, dlatego **w kwietniu** 2018 roku ZTM podpisał ze zwycięzcą przetargu, firmą ITS Michalczewski, kontrakt na świadczenie usług przewozowych 25 autobusami 12-metrowymi o napędzie gazowym. Warunki postępowania premiowały oferty uwzględniające pojazdy ekologiczne – dzięki temu na stołecznych ulicach pojawi się 25 nowoczesnych autobusów Scania Citywide LF.



W czerwcu, w barwach WTP zaczęły jeździć 12-metrowe autobusy hybrydowe MAN Lion's City Hybrid – to efekt zawartego jeszcze w grudniu 2017 roku kontraktu z firmą Mobilis.

Na pojazdy o napędzie gazowym stawia również największy warszawski przewoźnik, czyli Miejskie Zakłady Autobusowe. Dzięki podpisanej **w czerwcu** umowie, od przyszłego roku pasażerowie będą mogli korzystać z 50 autobusów przegubowych i 30 12-metrowych marki MAN, zasilanych sprężanym gazem ziemnym CNG.



Przesiądźmy się!

W 2018 roku prowadziliśmy również aktywne działania, mające zachęcić kierowców do pozostawiania prywatnych samochodów i podróżowania po aglomeracji Warszawskim Transportem Publicznym. Jednym z warunków, przybliżających do tego celu, jest budowa systemu parkingów Parkuj i Jedź, na których kierowcy, zwłaszcza ci mieszkający poza stolicą, mogą zostawić swoje auta i w dalszą podróż udać się: autobusem, metrem lub tramwajem.

W ciągu ostatnich 12 miesięcy otwarte zostały dwa takie obiekty, oba w rejonie Węzła Komunikacyjnego Młociny, gdzie codziennie przewijają się tysiące pasażerów. Parking Metro Młociny III został otwarty już **w lutym**. Obiekt znajduje się pomiędzy południowym wejściem do stacji metra Młociny, a skrzyżowaniem z ulicą Przy Agorze/Sokratesa, w pasie dzielącym jezdnie ulicy J. Kasprowicza. Dla kierowców przygotowano na nim 157 miejsc parkingowych, w tym sześć dla osób z niepełnosprawnościami. Rowerzyści mają dla siebie 24 miejsca ze stojakami, a przy jednym z nich można naładować rower elektryczny.

Poza standardowym wyposażeniem, na parkingu P+R Metro Młociny III znajdują się ekologiczne nowości. Panele fotowoltaiczne wytwarzają energię wykorzystywaną m.in. do oświetlenia terenu energooszczędnymi lampami LED. Wśród miejsc parkingowych dla samochodów są dwa z ładowarkami dla pojazdów elektrycznych. Na parkingach P+R można je naładować za darmo.

Od lipca kierowcy mogą korzystać z kolejnego, tymczasowego parkingu Parkuj i Jedź Metro Młociny IV. Jest na nim 249 miejsc dla samochodów oraz pięć dla osób z niepełnosprawnościami. Parking Parkuj i Jedź Metro Młociny IV jest w pasie rozdzielającym jezdnie al. gen. M. Wittek czyli bielańskiego odcinka trasy mostu M. Skłodowskiej-Curie.

Razem z otwartymi w 2018 roku obiektami w Warszawie korzystać można z 16 parkingów P+R. Codziennie umożliwiają one przesiadkę do WTP ponad 4655 kierowcom samochodów oraz ponad 728 rowerzystom. Bezpłatnie z parkingów mogą korzystać osoby posiadające ważne bilety krótkookresowe (dobowe, 3-dniowe, weekendowe) oraz okresowe (30- i 90-dniowe), a także osoby korzystające z biletu seniora oraz posiadające uprawnienia do bezpłatnych przejazdów.

Taniej, dalej, lepiej

#Metropolia działa. Od **1 września** funkcjonuje rozszerzony program Warszawa+. Skorzystali na nim zarówno mieszkańcy kilkunastu gmin podwarszawskich, jak i warszawiacy. Każda gmina ma do wyboru trzy poziomy dofinansowania zakupu biletów mieszkańcom i odpowiadające im trzy rodzaje biletów. Przy najwyższym progu dofinansowania za bilet 30-dniowy normalny imienny ważny w obu strefach biletowych pasażer płaci tylko 120 zł, czyli o 60 zł mniej niż wcześniej.

Dzięki decyzji radnych skorzystali też mieszkańcy stolicy. Od **1 września** Bilety Warszawiaka i Młodego Warszawiaka są ważne w obu strefach biletowych – można podróżować dalej, płacąc tyle, co dotychczas. Na tym rozwiązaniu skorzystało blisko pół miliona osób, które mieszkają i płacą podatki w stolicy.



Rok metra i linii lokalnych

Rok 2018 okazał się także przełomowym w historii Warszawskiego Metra. Dzięki podpisanym umowom wiadomo, jaki kształt będzie miała ostatecznie II linia podziemnej kolei oraz kiedy powstaną wszystkie, zaplanowane odcinki. **We wrześniu** metro symbolicznie dotarło na Bródno. Podpisana umowa przewiduje, że powstaną tam trzy stacje o roboczych nazwach: Zacisze, Kondratowicza i Bródno. Połączą je, mające po ponad cztery kilometry długości, tunele. Za ostatnią stacją powstanie również duża hala – z 11 torami – która będzie służyła do zawracania i postoju pociągów. Wybudowane zostaną także trzy wentylatornie. Wykonawca na zrealizowanie projektu ma 36 miesięcy.

Po przeciwnej stronie II linii, na Bemowie, także mamy już komplet umów. Tam metro będzie powstawało etapami. W ramach jednego odcinka zbudowane zostaną stacje Ulrychów oraz Powstańców Śląskich, a także około 2,5 kilometra tuneli. Druga

inwestycja obejmuje trzy stacje: Lazurowa, Chrzanów i Karolin oraz Stację Techniczno-Postojową Karolin. To właśnie tam będą zjeżdżały pociągi obsługujące II linię metra, tam będą przeglądy i wszystkie naprawy. Zadaniem wykonawcy tego bemowskiego odcinka II linii metra będzie zarówno zaprojektowanie, jak i wykonanie całej infrastruktury podziemnej kolei.

Warszawski Transport Publiczny ma za zadanie zapewnić sprawne i wygodne podróżowanie nie tylko po stolicy, ale także po terenie aglomeracji warszawskiej. Codziennie tysiące ludzi z okolicznych miast i gmin dojeżdża do największego polskiego miasta do pracy, do szkół, na uczelnie, do urzędów. Wykorzystują do tego linie „L", które uruchamiane są we współpracy z samorządami. Rosnąca liczba takich połączeń świadczy o dobrej współpracy Zarządu Transportu Miejskiego z okolicznymi gminami. W 2018 roku powstało kilka nowych linii dowozowych (wszystkich jest już 48), dlatego warto przypomnieć, gdzie można je spotkać.

Od 24 lutego pasażerowie z Zielonki mogą podróżować dwiema nowymi liniami autobusowymi – **L43** i **L44**. Z kolei, od 1 lipca w gminie Konstancin-Jeziorna kursuje nowa linia autobusowa – **L42**. Niebieskie autobusy dojeżdżają do Słomczyna przez Obory i Cieciszew.

Linia lokalna **L46** rozpoczęła kursowanie od 24 września. Dzięki niej dogodny dojazd do stacji kolejowej w Otwocku mają mieszkańcy Karczewa i Otwocka.

Natomiast, 8 października w Sulejówku po raz pierwszy na trasy wyjechały autobusy nowych linii **L47** i **L48** – autobusy linii **L47** kursują po Sulejówku, a linia **L48** łączy Michałówek z PKP Miłosna.

Buspasy dla Warszawy

Wytyczenie buspasów dla warszawiaków podróżujących komunikacją miejską oznacza szybszy przejazd. W 2018 roku, po przeprowadzeniu starannych analiz, wytyczone zostały dwa nowe pasy, przeznaczone dla pojazdów komunikacji miejskiej. W czerwcu powstał buspas na Pradze-Północ, na ulicy Kijowskiej. Od września funkcjonuje również buspas na ulicy Raszyńskiej do skrzyżowania z ulicą Koszykową.

Uruchomienie nowych buspasów oznacza, że w stolicy funkcjonuje już ponad 67 km wydzielonych pasów ruchu dla Warszawskiego Transportu Publicznego, w tej liczbie jest także 5,7 km torowisk tramwajowo-autobusowych. Najdłuższa taka trasa to ciąg ulic Radzymińska – al. „Solidarności" od ul. Krynoliny do gen. W. Andersa (klasyczny buspas do ul. Targowej, dalej torowisko tramwajowo-autobusowe). Ma on w sumie 7775 m. Najkrótszy ma z kolei zaledwie 95 m. Został wytyczony na ul. Targowej, na odcinku od ul. J. Zamoyskiego do A. Mackiewicza. Ponad połowa buspasów obowiązuje całodobowo przez cały tydzień. Pozostałe - zazwyczaj w godzinach szczytu komunikacyjnego w dni robocze. ■



fot. L. Peczyński

Uwaga, film kręcą

Coraz częściej do Zarządu Transportu Miejskiego trafiają wnioski o wyrażenie zgody na kręcenie zdjęć do filmów w pojazdach komunikacji miejskiej. Co przyciąga filmowców do autobusów i tramwajów? Jakie wyzwania stawia przed nimi taki plan zdjęciowy?

Autobusy i tramwaj to często cisi bohaterowie filmowi. Czasami nawet nie muszą występować, żeby przy okazji słynnych produkcji dużo się o nich mówiło. W obrazie „Nie lubię poniedziałku" Bohdan Łazuka po długiej, nocnej zabawie spaceruje warszawskimi ulicami, a trasę wyznacza mu torowisko tramwajowe. Dla łatwiejszego utrzymania marszruty wkłada między szyny samochodową korbę. Często z autobusów korzystał Stanisław Bareja. Na ulicy „Alternatywy 4" pasażerowie marzli w mroźny dzień zimowy stojąc na przystanku, a wycieczka szkolna wiozła komplet mebli nauczycielki przegubowym ikarusem. W „Nie ma róży bez ognia" widać dalekobieżny autobus produkcji Jelcza, a w jednym z odcinków serialu „Zmiennicy" ścigają się kierowcy autobusów linii 175.

Autobusy i tramwaje w dalszym ciągu są chętnie wykorzystywane jako tło scen, rozgrywających się w filmach, etiudach, a nawet teledyskach. Nie zawsze są to nowe pojazdy, wszystko zależy od koncepcji przyjętej przez twórców. Do Zarządu Transportu Miejskiego trafia wiele wniosków o wyrażenie zgody na realizację zdjęć w Warszawskim Transporcie Publicznym. Do grudnia takich próśb otrzymaliśmy 25, z czego dziewięć pochodziło od redakcji dziennikarskich, a 15 od ekip filmowych. Za każdym razem, przed wydaniem pozytywnej opinii, analizujemy czy takie zdjęcia nie utrudnią normalnego funkcjonowania komunikacji miejskiej - najczęściej chodzi o to, by ekipa filmowała nie pracowała w godzinach szczytu w pojazdach najpopularniejszych linii.

Czemu filmowcy tak chętnie korzystają z pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego? – *Robimy*



często filmy o codzienności, a komunikacja miejska jest naturalnym sposobem przemieszczania się w metropolii. Jeżeli dla rozwoju fabuły istotne jest, żeby pokazać, gdzie znajduje się bohater, to przejazd komunikacją miejską daje duże możliwości. Pasażer-bohater przemieszcza się po mieście i ogląda to, co jest za oknem. W jednym z naszych filmów bohaterka z Francji przyjechała do Warszawy i dla scenariusza istotne było to, żeby pokazać jak Warszawa się rozwinęła. Chcieliśmy w ujęciach mieć panoramę miasta od starszych kamienic po nowe budynki i w oknach tramwaju odbijały się właśnie takie obrazy – mówi **Alicja Jagodzińska, kierownik produkcji** m.in. filmów „Dysydenci" oraz „Boyleska".

Podobnie na sprawę patrzy **Małgorzata Turek**, która dodaje, że często dla filmowców bardzo ważny jest realizm w opowiadanej historii. – *Filmowcy, z którymi pracuję, nie chcą niczego udawać. Opierają się na tym, jak wygląda normalne życie. Można aktora wsadzić do drogiego samochodu, ale jeśli bohaterem jest młody lekarz, który dopiero kończy studia i zaczyna pracę, to w autobusie jest bardziej wiarygodny. Takie ujęcie mówi bardzo dużo o bohaterze. Dla nas bardzo ważne było, żeby uzyskać efekt „przysypiającego autobusu", pokazać ludzi w drodze do pracy, zmęczonych, niewyspanych* – opowiada kierownik produkcji, która pracowała ostatnio z ekipą w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego przy kręceniu etiudy studenckiej.

Jak podkreśla Małgorzata Turek kręcenie ujęć w takich warunkach pomaga aktorom budować rolę, bo



nawet jeśli nie widać twarzy pasażerów ze względu na ochronę danych osobowych, to ich obecność sprawia, że ekipa zachowuje się bardziej naturalne. Poza tym, można podpatrzeć pewne gesty i sposoby zachowania się w pojazdach komunikacji miejskiej. Co zrobić, jeśli jednak potrzeba tłumu, choćby niewielkiego? Wtedy można skorzystać ze statystów, którzy otoczą aktora, tworząc pożądane tło. Idealnie jednak, jeśli ekipa filmowa jest jak najmniej liczna, bo to pasażerowie są najważniejsi w komunikacji miejskiej.

Praca w pojazdach komunikacji miejskiej stawia przed ekipami określone wyzwania. Nie są to „sterylne" warunki, gdzie wszystko jest pod kontrolą. – *Przede wszystkim jest problem z dźwiękiem. Nie uciszymy całego tramwaju, rozmawiających ludzi, a sam pojazd też hałasuje. Z drugiej strony, takie dźwięki są czasami pożądane dla autentyczności obrazu. Wiele zależy od projektu. Poza tym, to my musimy się dostosować, a nie autobus czy tramwaj do nas. To są jednak problemy, których każdy jest świadom, jeśli się decyduje na realizację zdjęć w komunikacji miejskiej. Mogę jednak powiedzieć, że lubię komunikację i już kilka projektów tam zrealizowałam i jestem bardzo zadowolona z efektów. To jest element codziennego życia, więc trudno go ominąć, opowiadając historię* – mówi Alicja Jagodzińska.

Czasami trudniejsze warunki pracy (sporo mogliby powiedzieć operatorzy i dźwiękowcy) są przydatne i idealnie pasują do konwencji. – *Przestrzeń w pojazdach warszawskiej komunikacji dobrze „współpracuje" z ekipą. Radziliśmy sobie, ale też byliśmy małą ekipą. Pewnie byłoby trudniej, gdybyśmy chcieli w szczycie pojechać do centrum. Wizualnie nam odpowiadały nowe autobusy nam, nawet kolorystyka pasowała. Praca kamery? Efekt trzęsienia może być pożądany, w ostateczności z drganiem obrazu sobie radzimy. Nasz film jest w konwencji mocno dokumentalnej. Dla nas niedoskonałości obrazu były pożądane. Tak ma wyglądać nasz film* – mówi Małgorzata Turek.

Chociaż reakcji ludzkich nie sposób przewidzieć, to obie kierowniczki produkcji chwalą sobie „współpracę" z pasażerami, którzy bez problemu się przesiadali, jeśli była taka potrzeba. Kierowcy pojazdów podczas postojów na pętli wypytywali z ciekawością o sam projekt. Aktorzy, reżyserzy, dźwiękowcy, operatorzy, oświetleniowcy – każda grupa filmowców na pewno wskazałaby wyzwania jakie autobus czy tramwaj stawia w ich pracy. A o czym koniecznie powinien pamiętać kierownik produkcji? Małgorzata Turek nie ma wątpliwości: o tym, żeby kupić bilety dla całej ekipy.



Kontrolerzy widzą, kto chce kupić bilet w pojeździe



Kontrole biletowe wywołują niekiedy wiele emocji. Przepisy są jednak precyzyjne i nakazują kontrolerom postępowanie w określony sposób. O czym pasażerowie powinni pamiętać podczas podróżowania pojazdami Warszawskiego Transportu Publicznego wyjaśnia Mariusz Śledziewski, Kierownik Działu Kontroli Biletów.

W pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego jest coraz więcej biletomatów. Podróżny przypuszcza, że będzie mógł kupić tam bilet, a tymczasem zdarzyła się awaria. Drzwi się zamknęły, pojazd jedzie, a kontroler rozpoczyna sprawdzanie biletów. Co w takiej sytuacji?

Mariusz Śledziewski, Kierownik Działu Kontroli Biletów: Kontroler ma obowiązek wystawić wezwanie do zapłaty. Pasażer może złożyć następnie reklamację, a Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego może taką karę anulować, jeśli zajdą ku temu przesłanki. Taką sytuację rozstrzyga się na podstawie oświadczeń kontrolera i pasażera, a także monitoringu, który jest zamontowany w pojeździe. Kamery mamy tak ustawione, że będzie na nich widać, czy dana osoba podchodzi do automatu biletowego i próbuje dokonać zakupu. To nie wszystko, bo awaria biletomatu powinna zostać odnotowana w systemie operatora, dzięki temu wiemy, że urządzenie naprawdę nie działało, a na obrazie z kamer widzimy, czy pasażer naprawdę próbuje kupić bilet.

Kiedy kontroler zaczyna sprawdzanie biletów?

Przede wszystkim drzwi pojazdu muszą zostać zamknięte, a autobus lub tramwaj odjechać z przystanku. Dodatkowo, kontroler ma obowiązek upewnić się czy wszyscy pasażerowie mieli możliwość zakupu biletu w pojeździe czy to w automacie biletowym, czy za pomocą aplikacji w urządzeniach mobilnych, albo skasowania bądź aktywowania biletu. Jeśli kontroler i pasażerowie wsiadają na tym samym przystanku, to trzeba dać im chwilę na wykonanie tych czynności. Zależy nam na tym, by wszyscy pasażerowie mogli odbywać podróż na podstawie ważnego biletu. Dodam jeszcze, że kontrolerzy uważnie obserwują zachowanie pasażerów i potrafią dostrzec, które osoby zajmują się zakupem biletu, a które stoją bądź siedzą i nic w tym kierunku nie robią.

W jaki sposób kontroler sygnalizuje pasażerom rozpoczęcie sprawdzania biletów?

Pasażerowie zawsze wiedzą, kiedy rozpoczęła się kontrola. Przed przystąpieniem do czynności, informujemy o tym głośno i wyraźnie, a poza tym specjalną kartą blokujemy kasowniki na pewien czas. Przy okazji w trakcie tej czynności przenoszone są dane o pojeździe, o czasie przejazdu do czytnika kontrolerskiego, dlatego nie ma mowy o pomyłkach. Jeśli chodzi o samą procedurę, to nawet obcokrajowcy doskonale wiedzą, co się dzieje. Kontrolowanie biletów to ogólnoświatowy standard i dlatego nie ma chyba nikogo, kto byłby zaskoczony naszym postępowaniem.

Jak rozpoznać, który pasażer zajmuje się kupnem biletu, a który tylko sprawdza coś w telefonie i na wszelki wypadek ma otwartą aplikację do zakupu biletów?

Jeśli kontroler wsiadł w tym samym czasie co pasażer, to powinien odczekać chwilę i dać tej osobie szansę zakupu biletu. Bywają jednak często sytuacje, w których kontrolujemy osoby jadące już od jakiegoś czasu autobusem bądź tramwajem. Jeśli wsiadły nawet jeden przystanek wcześniej niż kontrolerzy, to trudno uznać za wiarygodne tłumaczenie, że nie miały czasu na zakup biletu. Wsiadając do pojazdu Warszawskiego Transportu Publicznego trzeba albo mieć ważny bilet, albo być przygotowanym do jego zakupu czy aktywacji od razu po wejściu. Warto pamiętać, że kontrolerzy to nie są maszyny, działające według algorytmu, przechodzą szkolenia, są doświadczeni i potrafią rozpoznać, kto ma, jakie zamiary. Ostatnio autobusem linii 187 jechały dwie obywatelki Ukrainy. Jedna z nich chciała kupić bilet, to było widać, ale miała tylko gotówkę. Zapłaciłem za bilet swoją kartą, a pani zwróciła mi pieniądze. Kontrolerzy mają pomagać pasażerom, ale każdą sytuację trzeba rozpatrywać indywidualnie.

Często w takich sytuacjach pasażerowie pytają, czy nie wystarczy pouczenie?

Na podstawie obowiązujących przepisów kontroler ma dwie możliwości postępowania. Jeśli pasażer ma ważny bilet, to wszystko jest w porządku, ale jeśli nie ma, to musi mu wystawić wezwanie do zapłaty. Nie ma tu instytucji pouczenia, która występuje choćby w Kodeksie wykroczeń. Od wezwania do zapłaty zawsze można złożyć reklamację, na co są trzy miesiące. Przepisy są tutaj precyzyjne: nawet, jeśli pasażer nie mógł kupić biletu, chce wysiąść na najbliższym przystanku, a został poddany kontroli, to kontroler powinien mu wystawić wezwanie do zapłaty, bądź pobrać należność na miejscu. Następnie w trybie reklamacji to wezwanie może zostać anulowane. Warto również podkreślić, że uiszczenie opłaty na miejscu u kontrolera, bądź w terminie siedmiu dni ze zniżką nie jest równoznaczne z „przyznaniem się do winy" i uznaniem, że pasażer jechał bez biletu. W takiej sytuacji również można złożyć odwołanie, które zostanie normalnie, standardowo rozpatrzone.



Kontroler ma prawo wezwać policję?

Może się tak zdarzyć, kiedy pasażer nie ma przy sobie biletu, nie uiszcza na miejscu opłaty, ani nie okazuje dowodu tożsamości. Policję wzywa się niezależnie od tego, czy pasażer z kontrolerem wysiądzie z pojazdu czy chce jechać dalej. Policja potrzebuje precyzyjnej informacji, na którym przystanku powinien się pojawić radiowóz. Jeśli trzeba z tego powodu zatrzymać autobus bądź tramwaj, to grozi to dla pasażera wystawieniem wezwania do zapłaty, a to kosztuje aż 700 złotych.

Część pasażerów korzysta z biletów czasowych 20 minutowych uznając, że taki wystarczy im na odbycie podróży. W metrze mogą zostać skontrolowani na peronie. Co w sytuacji, jeśli ważność biletu upłynęła minutę wcześniej?

Nie mamy wyjścia, wystawiamy wezwanie do zapłaty, bo czas ważności biletu jest ściśle określony. Były na ten temat nawet wyroki sądu, które potwierdzały nasze stanowisko. Bilet czasowy upoważnia do przejazdu lub przebywania w strefie biletowej metra, a ta zaczyna się i kończy na linii bramek. Jeśli ktoś liczy na to, że z Kabat dojedzie do Centrum w 20 minut, to może się znaleźć w sytuacji, że tego czasu mu zabraknie, zwłaszcza że trzeba jeszcze doliczyć chwilę na dojście do peronu i ewentualne oczekiwanie na przyjazd pociągu. Warto w takiej sytuacji kupić bilet o złotówkę droższy i mieć na podróż 75 minut. ■

Zima stulecia była cała na biało

Zima to zawsze dla komunikacji miejskiej czas wyzwań. Padający śnieg, lód na ulicach czy niskie temperatury dają się we znaki pasażerom, ale także kierowcom i służbom nadzoru. Jak wyglądało to podczas zimy stulecia?

Nowoczesny tabor Warszawskiego Transportu Publicznego i łagodniejsza aura powodują, że ciężko sobie wyobrazić dzisiejszym pasażerom, z jakimi problemami musieli sobie radzić pracownicy komunikacji podczas srogich zim lat 70. i 80. ubiegłego wieku.

Od zimy stulecia mija właśnie 40 lat. Pod koniec 1978 roku nikt nie spodziewał się, że przełom grudnia i stycznia przyniesie opady śniegu, które przykryją całą Polskę. Prognozy pogody zgodnie zapowiadały lekko dodatnie temperatury, cały grudzień minął w takiej aurze, Święta Bożego Narodzenia też nie były białe, na co pewnie narzekały dzieci.

Jeszcze pod koniec roku padał deszcz i nagle z północy zaczęło napływać nad Polskę zimne powietrze, które deszcz zamieniało w śnieg. Zamiast kałuż już niedługo na ulicach i chodnikach miały się pojawić zaspy. Pierwsze obfite opady przyszły 30 grudnia, kiedy ludzie szykowali się do sylwestra i chyba mało kto przypuszczał, że zima odpuści dopiero pod koniec lutego.

Komunikacja miejska była jedną z pierwszych „ofiar" anomalii pogodowej. Po obfitych opadach rankiem 1 stycznia przestały kursować autobusy.

Ciężko wyobrazić sobie stare Jelcze MEX czy też nowsze Jelcze PR110 „berliety", podjeżdżające pod Belwederską, gdy asfalt pokryła gruba warstwa śniegu, który natychmiast został ubity i stworzył lodowisko. Pracownicy ówczesnych Miejskich Zakładów Komunikacyjnych robili, co mogli, żeby przywrócić w miarę normalny ruch taboru, niektórzy spędzali w zakładzie pracy kilka dni bez przerwy. Trzeba było odśnieżać tory, oczyszczać oblodzone urządzenia.

Dodatkowym utrudnieniem był brak łączności oraz bardzo awaryjny tabor, który psuł się nawet przy dobrych warunkach drogowych, a co dopiero wtedy, gdy miał się przedzierać przez zaspy.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 40-W-161-17



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 40-W-161-4

Najtrudniej mieli kierowcy, wyjeżdżający za miasto. Jak opowiadali doświadczeni pracownicy, czasami kierowcy zostawiali samochód na drodze i szli do najbliższych zabudowań, żeby we wsi znaleźć telefon.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 40-W-161-18

Do odśnieżania dróg używano tamtej zimy najcięższego sprzętu. W późniejszych latach Miejskie Zakłady Komunikacyjne nawiązały współpracę z kółkami rolniczymi, które często użyczały ciągników do wyciągania zakopanych autobusów.

Problemy mieli też warszawiacy, którzy w śniegu i na mrozie oczekiwali często na autobus, bez wielkiej nadziei, że ten w ogóle przyjedzie.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 40-W-161-14

Ci, którzy chcieli skorzystać z prywatnych aut, mieli jeszcze większe problemy. Samochody trzeba było odśnieżyć, a potem uruchomić. Mimo kłopotów, pewniejszym środkiem transportu wydawały się wtedy autobusy i tramwaje. ■



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 40-W-161-26

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:
http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,22917870,warszawa-byla-skuta-lodem-jak-wygladala-zima-stulecia-w-1979.html
https://www.rp.pl/artykul/85895-Zima-stulecia.html
https://tygodnik.tvp.pl/35367664/narciarska-komunikacja-miejska-czyli-zima-stulecia

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY, organizator WARSZAWSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO	www.wtp.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl
ARRIVA	www.arrivabus.pl
EUROPA EXPRESS CITY	www.europaexpress.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

zakochaj się w Warszawie